actualidad aeroespacial

Número 13 - Febrero de 2009

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com



La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona.

El Gobierno explica cómo se gestionarán los aeropuertos

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, presenta el nuevo modelo de gestión aeroportuaria para los próximos años que se caracteriza porque el capital privado entrará en un porcentaje minoritario y porque algunas comunidades autónomas podrán participar en la gestión de sus aeropuertos.

La crisis corta las alas al negocio aeronáutico

El transporte aéreo de pasajeros cayó casi un 5% el pasado mes de diciembre, según la IATA, que prevé unas pérdidas de 2.000 millones de euros este año para las aerolíneas. Boeing despedirá al 6% de su plantilla, tras confesar unas pérdidas de 56 millones de dólares en el último trimestre del pasado año y Airbus, que ha superado a su rival en la entrega de aviones, espera que Alemania, Reino Unido y España secunden al Gobierno francés que ha acudido con 5.000 millones de euros en ayuda de los clientes de EADS, con el fin de que puedan hacer frente a sus encargos. PÁG.10



¿Puede la nieve cerrar el aeropuerto más importante de España?

El día 9 de enero el aeropuerto madrileño de Barajas fue cerrado durante unas cinco horas a causa de una nevada. Tuvieron que cancelarse 571 vuelos de los 1.123 programados para ese día y se desviaron 62 aviones a otros aeropuertos; 45.000 viajeros se vieron afectados.

Un informe del Gobierno consideró esa medida “acertada y correcta”, todo lo contrario a la opinión de expertos y técnicos aeronáuticos consultados por esta Redacción.

PÁG. 12

Editorial

El nuevo diseño de gestión aeroportuaria española

LA ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha definido los objetivos básicos del nuevo modelo de gestión aeroportuaria que acaba de diseñar el Gobierno: "garantizar las mejores condiciones de seguridad y de calidad de los servicios en el desarrollo futuro del transporte aéreo; maximizar la calidad y la seguridad, tanto de los servicios aeroportuarios como de navegación aérea; atender las demandas previsibles de infraestructuras y de servicios aeroportuarios y asegurar excedentes de capacidad que permitan el desarrollo en España del transporte aéreo; garantizar la conectividad global del territorio como un todo y la movilidad en todo el territorio nacional de los ciudadanos; mantener la autosuficiencia financiera del sistema aeroportuario; permitir seguir participando en proyectos relevantes de I+D+i, de desarrollo tecnológico en el ámbito internacional vinculado al transporte aéreo, y contribuir a la consecución de un espacio aéreo único en Europa".

Para conseguir estos objetivos, el Gobierno ha decidido que "Aena gestione directamente los servicios de navegación aérea e indirectamente los aeropuertos mediante la creación de una sociedad anónima que inicialmente será 100% titularidad de Aena, dando posteriormente entrada al capital privado y a la creación de sociedades filiales, para atender las necesidades específicas de gestión de los mayores aeropuertos españoles, con participación de las comunidades autónomas concernidas. Para ello en estas sociedades filiales las comunidades autónomas tendrán representación en los consejos de administración, manteniendo siempre la Administración del Estado la mayoría en dichos consejos".

Creemos que bastaba con la Aena actual sin necesidad de filiales. Porque ahora nos encontramos ante una Aena bis e, incluso, una Aena ter. Éramos pocos y parió Aena.

Todo ello rezuma una cierta prevención y reticencia hacia el sector privado y hacia la gestión pública autonómica, lo que desemboca en más de lo mismo, pero multiplicando los entes públicos sin necesidad. Para ese viaje no hacían falta "aenas". Modestamente, creemos que bastaba con la Aena actual sin necesidad de filiales. Porque ahora nos encontramos ante una Aena bis e, incluso, una Aena ter. Éramos pocos y parió Aena. Su filial, la Aena bis -no se sabe cuándo ni con quién- admitirá una participación de capital privado de en torno a un 30%. Pero, "a su vez -añade la ministra- se podrán crear sociedades gestoras para determinados aeropuertos de las que la sociedad filial tendrá el 100% del capital". Es decir, que habrá "aenas" de segunda y tercera generación.

Pero, ¿por qué un 30% y no más o menos? La exposición de la ministra deja entrever un cierto temor a que la participación de capital privado "ponga en riesgo la prevalencia de los intereses generales garantizados por el Estado". Pero tampoco quiere que esa participación se reduzca a una mera "presencia testimonial que no permita lograr los objetivos señalados". Y ¿cuáles son esos objetivos? Pues, al parecer: "aportar nuevos recursos, introducir mejoras de gestión e incorporar otros criterios de gestión como la rentabilización de inversiones".

El Gobierno, reconociendo que esa participación privada "tendrá que definirse tras los estudios pertinentes", ha estimado inicialmente que "en torno al 30%" es la participación ideal de las empresas privadas en la futura Aena bis para acabar de cuadrar el círculo; es decir, aportar nuevos recursos, mejorar la gestión e incorporar a la lógica del servicio público, garantizada por la presencia mayoritaria del Estado, otros criterios de gestión como la rentabilización de inversiones, pero siempre bajo la consideración de que la prioridad está en el servicio público y no en la rentabilidad económica".

Y es que "a veces es necesario que algo cambie para que todo siga igual", que dijera Giuseppe Tomasi, príncipe de Lampedusa y duque de Palma di Montechiaro.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Director**: Francisco J. Gil. **Redacción**: Álvaro Martínez, María Jesús del Olmo. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Producción**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Responsable de Relaciones Corporativas de EADS

Alexander Reinhardt, de 41 años, ha sido nombrado Responsable de Relaciones Corporativas de EADS con los Medios de Comunicación, cargo que ejerce a partir del pasado 26 de enero como sucesor del Pierre Bayle, que es el nuevo Responsable de Comunicación Corporativa.

Reinhardt será responsable de las relaciones de EADS con los medios de comunicación de todo el mundo y actuará como portavoz de la compañía, en dependencia directa de Bayle

Licenciado en Ciencias Políticas, Reinhardt fue Responsable de Comunicaciones Corporativas Internas y en Internet de EADS en 2008 y Responsable de Comucaciones para la División Defensa & Seguridad de EADS entre 2003 y 2007. De 1998 a 2003 dirigió el Departamento de Relaciones Públicas de Krauss-Maffei Wegmann. Antes de desempeñar esta función, fue Oficial de la División de Infantería de Montaña de la Bundeswehr (Defensa Federal de Alemania) durante diez años.


Alexander Reinhardt.


Olivier Blain.

Vicepresidente de Comunicación de Eurtocopter

Olivier Blain fue nombrado vicepresidente de Comunicación Corporativa de Eurocopter, reportando a Lutz Bertling, presidente de Eurocopter. Sucede en el cargo a Laurence Rigolini, quien asume nuevas tareas como vicepresidente en relación a las filiales y participadas de Eurocopter.

Blain, de 44 años, ha ocupado varios cargos de responsabilidad en las áreas de asuntos públicos y comunicación corporativa en importantes empresas internacionales, tales como Intel, Hewlett Packard, Schneider Electric y British American Tobacco.

Presidente ejecutivo de Tecnobit

Luis Mayo, hasta ahora director general de Grupo Tecnológico e Industrial GMV, ha sido nombrado presidente ejecutivo de Tecnobit, la filial de Electrónica de Defensa de Oesía. Mayo sustituye en el cargo a Abel Linares, presidente ejecutivo de Oesía, que ocupaba temporalmente el puesto tras la salida de José Ignacio Moscoso el pasado mes de noviembre.

Luis Mayo, ingeniero aeronáutico, ha desarrollado su carrera profesional en GMV, a la que se incorporó en 1986 ocupando diversos cargos de responsabilidad hasta su nombramiento como director general del grupo en el año 2001.


Luis Mayo


Jesús Serrano.

Nuevo director general de GMV

El ingeniero aeronáutico Jesús Serrano es el nuevo director general de la empresa española GMV, en sustitución de Luis Mayo, según anunció la compañía. Desde su nuevo puesto, Serrano será el máximo ejecutivo del grupo empresarial y reportará al Consejo de Administración del mismo.

Serrano ocupaba desde 2001 el cargo de director general de la empresa filial del grupo dedicada a los sectores aeroespacial y de defensa. Desde ese puesto ha sido impulsor del desarrollo de los negocios en esos sectores, los cuales han duplicado su volumen en ese periodo.

En la actualidad GMV es líder europeo en mercados como el de Centros de Control de Satélites con presencia y actividades en EEUU, América del Sur, África, Asia y Oceanía.

Aena ha preparado el sistema aeroportuario español para el futuro, y le ha dotado de la capacidad necesaria para hacer frente a ese previsible crecimiento que se está analizando en el horizonte del 2020, y esta capacidad excedente que tienen los dos grandes aeropuertos españoles no la tiene el resto de los aeropuertos europeos.

Extracto de la Intervención de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ante la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados el 16 de diciembre de 2008

El Gobierno presenta su nuevo modelo de gestión aeroportuaria

Los objetivos básicos del modelo consisten en garantizar las mejores condiciones de seguridad y de calidad de los servicios en el desarrollo futuro del transporte aéreo; maximizar la calidad y la seguridad, tanto de los servicios aeroportuarios como de navegación aérea; atender las demandas previsibles de infraestructuras y de servicios aeroportuarios, y asegurar excedentes de capacidad que permitan el desarrollo en España del transporte aéreo; garantizar la conectividad global del territorio como un todo, y la movilidad en todo el territorio nacional de los ciudadanos; mantener la autosuficiencia financiera del sistema aeroportuario; permitir seguir participando en proyectos relevantes de I+D+i, de desarrollo tecnológico en el ámbito internacional vinculado al transporte aéreo, y contribuir a la consecución de un espacio aéreo único en Europa.

El nuevo modelo de gestión de los aeropuertos contempla que Aena gestione directamente los servicios de navegación aérea e indirectamente la gestión aeroportuaria mediante la creación de una sociedad anónima gestora de los aeropuertos. Esta sociedad será inicialmente 100% titularidad de Aena y posteriormente se enajenará al sector privado una participación en torno al 30%, que es mayor que la que tiene actualmente el sistema aeroportuario alemán, y es un punto menor que la que tiene actualmente el sistema aeroportuario francés. De todas formas, la decisión de cómo se va a sacar la iniciativa privada y el paquete global en todas sus características, incluido el porcentaje, se definirá cuando vayamos avanzando en este proceso.



Magdalena Álvarez, ministra de Fomento.
Foto: Ministerio de Fomento

A su vez, se podrán crear sociedades gestoras para determinados aeropuertos de las que la sociedad filial tendrá el 100% del capital. La entrada del capital privado será en un porcentaje minoritario, pero significativo para que el nuevo modelo sirva para aportar nuevos recursos, introducir mejoras de gestión, incorporar a la lógica del servicio público, garantizada por la presencia mayoritaria del Estado, otros criterios de gestión como la rentabilización de inversiones, pero siempre bajo la consideración de que la prioridad está en el servicio público y no en la rentabilidad económica. El alcance mismo de esta participación, es decir, la del capital privado no debe ni reducirse a una presencia testimonial que no permita lograr los objetivos señalados, ni ir tan allá que ponga en riesgo la prevalencia de los intereses generales garantizados por el Estado. De acuerdo con estas

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

premisas, esta participación la hemos estimado en torno al 30%, pero tendrá que definirse tras los estudios pertinentes.



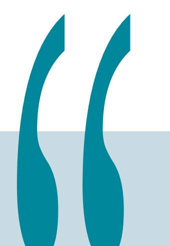
Aeropuerto de Barcelona

Participación autonómica.- La decisión del Gobierno de modificar el modelo de gestión aeroportuaria y el marco jurídico de Aena responde también a nuestra voluntad de potenciar el principio de colaboración entre administraciones. Por eso la definición del modelo permite la participación de las comunidades autónomas en aquellos aeropuertos que por su complejidad y volumen de tráfico lo requieran.

Así, la sociedad anónima gestora de los aeropuertos, filial de Aena, podrá constituir a su vez sociedades filiales para la gestión de determinados aeropuertos, los más relevantes o de especial importancia y complejidad, en las que podrán participar las comunidades autónomas.

Para ello en estas sociedades filiales las comunidades autónomas tendrán representación en los consejos de administración, manteniendo siempre la Administración del Estado la mayoría en dichos consejos. El modelo va a responder a la creación de una sociedad mercantil filial de Aena para gestionar la red estatal de aeropuertos, dando posteriormente entrada al capital privado y a la creación de sociedades filiales, para atender las necesidades específicas de gestión de los mayores aeropuertos españoles, con participación de las comunidades autónomas concernidas.

Quisiera, por último, hacer mención a los principales valores del nuevo modelo. El mantenimiento de la gestión en red permite seguir obteniendo las economías de escala de tanta importancia en la eficiencia de la gestión de Aena, mantener una estrecha coordinación con los servicios de navegación aérea, y mantener las instalaciones aeroportuarias menos rentables, desde el punto de vista económico, pero necesarias para la cohesión territorial y para contribuir a la movilidad ciudadana así como a la alimentación de la red.



La sociedad anónima gestora de los aeropuertos, filial de Aena, podrá constituir a su vez sociedades filiales para la gestión de determinados aeropuertos, los más relevantes o de especial importancia y complejidad, en las que podrán participar las comunidades autónomas

Muchos aeropuertos, concretamente Madrid y Barcelona, son rentables porque son distribuidores de tráfico y alimentan al resto de la red, pero también son alimentados por el resto de la red. Por tanto, los tráficos nacionales interiores parten básicamente de los distribuidores, pero tienen una relación de reciprocidad unos aeropuertos con otros, y eso lo vamos a seguir manteniendo.

Los cambios introducidos en el modelo van a permitir mantener los altos índices de eficiencia actuales, invertir en capacidad y seguridad aeroportuaria sin recurrir a los presupuestos.

Les recuerdo un dato que les he dado antes: entre 2004 y 2008 hemos invertido en incrementar la capacidad y modernizar los aeropuertos españoles 10.000 millones de euros, sin que esto venga financiado por los impuestos de los españoles, sino por los ingresos comerciales y las tarifas de los aeropuertos.

De estos 10.000 millones, la mayor parte los han absorbido Madrid y Barcelona, por ese carácter de distribuidor de tráfico y capacidad de influencia en el resto de los aeropuertos españoles. Las inversiones que hagamos en Madrid y Barcelona son también inversiones que benefician al resto de los aeropuertos.

Muchas veces la falta de capacidad para que lleguen determinados vuelos a determinados aeropuertos es porque el aeropuerto distribuidor no tiene capacidad y no porque no la tenga el aeropuerto receptor. Lo digo porque la prioridad de invertir en los dos grandes distribuidores de tráfico tiene la lógica de que así mejoramos la fluidez del tráfico de todos los aeropuertos españoles.

Pasa a la página siguiente

Nuestra responsabilidad social nos lleva a cuidar el medio ambiente...

...con tecnología de altura

En el Grupo ITP hacemos un gran esfuerzo investigando para diseñar y fabricar motores de avión más eficientes y con menores emisiones de CO^2 a la atmósfera, innovando en el desarrollo de tecnología propia, y trabajando en equipo para mejorar constantemente. Y por eso, somos la primera empresa aeronáutica española que recibe la Autorización Ambiental Integrada.

Estamos haciendo realidad nuestro objetivo de ser líderes en el respeto al medio ambiente.













Planta de Zamudio



www.itp.es

Viene de la página anterior

Otra de las cuestiones que planteamos es mantener la competitividad con los aeropuertos europeos. Me van a permitir que explique esto, porque en muchas ocasiones oímos como una crítica que los aeropuertos españoles no compiten entre sí. No están diseñados para competir entre sí, sino para complementarse. Madrid y Barcelona tienen que competir con Europa, con los vuelos transatlánticos, con los vuelos transoceánicos, con los grandes vuelos, ya que esa es la capacidad que se les está dando tanto a Madrid como a Barcelona para que compitan con los homólogos europeos, y sean los grandes distribuidores del tráfico internacional. Para los vuelos nacionales tenemos una concepción distinta, que es la de complementariedad entre los aeropuertos. Si mantenemos la competitividad de nuestros aeropuertos, seremos atractivos a nivel internacional.

Queremos mantener ese nivel reducido de los costes de Aena y esa elevada productividad por empleado que nos hace situarnos en mejor posición para competir con el resto de los aeropuertos europeos. La diferencia con Heathrow, en tasas, en tarifas, en costes, en todos los ratios de productividad es realmente elevada, incluso en calidad de prestación de servicios, en incidentes con los equipajes y en nivel de puntualidad. Son argumentos a poner sobre la mesa, además de nuestra capacidad excedente para atraer vuelos que lleguen a Europa, y que se distribuyan por el resto del mundo.

Otra de las ventajas que queremos mantener en el modelo es la capacidad para autofinanciarse. Al dar entrada a la iniciativa privada lo que obtenemos son recursos adicionales para Aena, para su filial, para las sociedades filiales de ésta, para invertir, para mejorar la seguridad y para garantizar el futuro de todo el sistema aeroportuario.



La ministra de Fomento camina junto a José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno, y Manuel Azuaga, el que fue director general de Aena, durante la inauguración de la T4 de Barajas el 4 de febrero de 2005.

Foto: Ministerio de Fomento

La viabilidad social es otra de las cuestiones que quiero resaltar. En Aena trabajan más de 12.000 trabajadores. Todo este proceso que hemos llevado hasta ahora ha sido siempre hablando con los colectivos de trabajadores afectados, teniendo en cuenta siempre que vamos a salvaguardar su derecho y que vamos a avanzar en su propia posición laboral, dentro de lo que es el nuevo modelo. Por tanto, la paz social es muy importante a la hora de analizar cómo tiene que ser la evolución del modelo. Nosotros queremos que día a día funcionen los servicios de todos los aeropuertos, a la vez que vayamos produciendo la transición del modelo. Desde el inicio del proceso hemos estado en permanente contacto con los representantes de los trabajadores, con el objetivo de llevar a cabo el desarrollo de estos nuevos modelos en paz social y de acuerdo con ellos mismos. Otro criterio que quiero resaltar es la prudencia en la aplicación del modelo.

El correcto funcionamiento del transporte aéreo es estratégico a nivel nacional -ya les he dado los datos-, por lo que la transición del modelo actual al nuevo modelo debe hacerse con prudencia, en orden a mantener la estabilidad y la continuidad en la prestación de los servicios de transporte aéreo. El modelo, tal como lo hemos diseñado, permite ir graduando los pasos y darlos de acuerdo con la estabilidad y la continuidad necesarias de los servicios. Por tanto, se han ido previendo, y ya se han cumplido, en distintas fases, para irlos aplicando en la medida en que el propio sistema sea capaz de absorber todos los cambios que vamos a introducir, que son muchos y muy complejos.

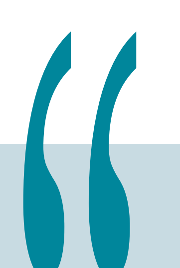
El modelo planteado otorga al sistema aeroportuario mayor transparencia frente a los socios, los usuarios, las administraciones, y nos lleva a introducir criterios y prácticas de gestión privada que potencien la eficiencia en la gestión. Ya he hablado del modelo de mantenimiento del equilibrio financiero y quisiera terminar haciendo referencia a otras experiencias, a otros modelos aeroportuarios que por ser europeos, vecinos, similares incluso en cuanto a su propia dimensión, no serían aplica-

bles, porque yo creo que ningún modelo de un país es aplicable a otro, pero que sí pueden servirnos de referencia, sobre todo para saber en qué han acertado y en qué se han equivocado. Creo que hay muchos modelos que nos pueden enseñar cuáles han sido sus resultados para escoger aquellos aspectos que han sido favorables y desechar aquellos que han supuesto un fiasco en la gestión de esos aeropuertos. Me gustaría señalar el modelo francés, que ha hecho gestión pública y en red; insisto tanto en esto porque muchas veces dicen que la gestión en red solamente se da en España y es todo lo contrario, es la más generalizada y únicamente no se da en algunos sitios.

También se trata de trasladar que los aeropuertos se gestionan privadamente y no es así; los grandes aeropuertos se gestionan desde la responsabilidad pública, por algo será. Digo esto porque de los diez aeropuertos europeos más grandes, ocho están gestionados en red y, de esos ocho cuatro, son públicos, como son los casos francés y español. En Francia se ha evolucionado de una red pública de gestión de los aeropuertos a una red en la que se ha dado entrada a la iniciativa privada. Quiero matizar mis palabras porque dar entrada a la iniciativa privada no es privatizar; privatizar es cuando se da la mayoría a la iniciativa privada y, por tanto, ésta tiene el control. Si se le da una participación en la que el control sigue siendo estatal, no hay tal privatización. En Francia se ha sacado a iniciativa privada un 31,6% de su capital a través de la Bolsa y en Alemania el 24,12%; sin embargo, en Gran Bretaña sí se ha hecho una privatización total, pero se mantiene la gestión en red; tan total es que se gestiona a través de una empresa que se llama BAA, que tiene mayoría de capital español. Por tanto, en primer lugar, se ha producido un proceso de privatización y, en segundo lugar, si me permiten que lo diga, incluso de no control por parte de las autoridades aeronáuticas británicas, pero tampoco de las empresas británicas, porque la empresa no es británica.



Torre de control del aeropuerto de Madrid-Barajas



La puesta en marcha de una operación de tanto calado exige un cuidadoso y laborioso proceso. Para llevarlo a cabo tenemos que diseñar los instrumentos legales necesarios que combinen eficacia y seguridad jurídica

Instrumentos legales.- Quisiera alertarles de que la puesta en marcha de una operación de tanto calado exige un cuidadoso y laborioso proceso. Para llevarlo a cabo tenemos que diseñar los instrumentos legales necesarios que combinen eficacia y seguridad jurídica. Tenemos que establecer un sistema adecuado de gestión y de relaciones entre esa cadena de sociedades que tenemos previsto crear para que articule todas las necesidades de personificación pública y que tenga una adecuada estructura para que se lleve a cabo y se obtengan todas las ventajas que he comentado que perseguimos con el nuevo modelo.

Tenemos que perfilar el modelo de entrada del capital privado y para eso ya se ha encargado a un banco de negocios ver qué manera es la mejor para hacerlo, y cuando digo la mejor no me refiero a la más rentable económicamente. Insisto en que cuando diseño el modelo siempre estoy pensando en un único objetivo, que es la seguridad y calidad del servicio a los ciudadanos, no estoy pensando cómo vamos a obtener más financiación, no es la finalidad; aunque es algo que ayuda a mejorar la gestión, la finalidad es garantizar el servicio público en seguridad y en calidad.

Tenemos que definir el alcance y la forma de participación de las comunidades autónomas, y en eso estamos trabajando.

También vamos a trabajar para garantizar la paz social, teniendo en cuenta que partimos de un esbozo acordado con los representantes de los trabajadores, pero cada uno de los pasos que demos irán concretando ese modelo y, por tanto, tendrán que ser acordados con ellos.

Por ello, el proceso se llevará a cabo durante el periodo de tiempo que sea necesario.

La crisis corta las alas al negocio aeronáutico

EL transporte aéreo no ha sido ajeno a la crisis económica mundial y ha registrado un descenso importante que ha puesto en jaque a la industria aeronáutica, cancelando listas de pedidos.

Según la IATA, la frecuencia de vuelos de las aerolíneas comerciales sufrió una disminución que se acentuó a fines de año. El transporte de pasajeros cayó casi un 5% en diciembre y se desplomó el mismo mes un 23% el transporte de carga, una cifra sin precedentes en el sector.

La IATA confirma sus previsiones, según las cuales las compañías aéreas perderán más de 2.000 millones de euros este año, a pesar del descenso del precio del combustible.

La crisis económica y su repercusión en el tráfico aéreo tiene también su traducción en el volumen de pedidos y entregas de los grandes constructores aeronáuticos, el norteamericano Boeing y el europeo Airbus, aunque de distinta forma.



En el último trimestre de 2008, los ingresos de la compañía Boeing se redujeron un 27% hasta 12.700 millones de dólares.

Despidos, retrasos y caída de beneficios en Boeing

El constructor aeronáutico estadounidense Boeing despedirá al 6% de su plantilla, tras dar cuenta de una pérdida de 56 millones de dólares en el último trimestre de 2008. Boeing atribuye esas turbulencias financieras a la huelga de 58 días que llevó a cabo el personal de sus factorías.

El conflicto provocó la parálisis en la cadena de montaje. Numerosos aviones se están entregando con gran retraso a la clientela, mientras el nuevo 747 ha sufrido un aplazamiento en su construcción final. Boeing ha sido rebasado por su rival europeo Airbus en cuanto a aviones fabricados y entregados.

El modelo 787 Dreamliner, de gran autonomía y menor consumo, saldrá de los hangares en 2010, o sea, casi dos años después del calendario previsto inicialmente. El consejero delegado del constructor aeronáutico estadounidense, Jim McNerney, en el marco de la presentación de sus resultados anuales, ha explicado que estos despidos, que representan el 6% del total de su plantilla, se producirán a consecuencia de los retrasos en los programas, las huelgas sufridas por la compañía y la crisis económica mundial. Dichos factores han contribuido a que Boeing registrara en 2008 una caída de su beneficio neto del 34%, hasta 2.702 millones de dólares.

"Ha sido una decisión muy difícil", destacó el consejero delegado de la compañía estadounidense, tras asegurar que en el marco de los despidos, que se llevarán a cabo principalmente en el primer semestre del año, se potenciarán medidas como las jubilaciones. Los despidos afectarán prácticamente a todas las divisiones de la compañía, que a su vez realizará una reorganización interna.

Estos 10.000 despidos incluyen los 4.500 ya anunciados a principios de enero y que afectarán a su división de aviación comercial. En ese momento, Boeing ha explicado que los despidos son para asegurar la competitividad, el control de costes y hacer frente así a la ralentización de la economía.

Airbus remonta el vuelo, a pesar de un mercado con turbulencias

EL constructor aeronáutico europeo Airbus logró el liderazgo mundial en cuanto a entregas efectivas de aviones comerciales. Su presidente y CEO, Tomas Enders, confirmó que la recesión en los principales mercados se dejará sentir; en todo caso, "en el último ejercicio Airbus alcanzó un récord en entregas. Estaré muy satisfecho si también en 2009 logramos el mismo nivel que en 2008", apuntó Enders.

En cifras la empresa participada por la española CASA entregó un total de 483 aeronaves, un amplio centenar más que su rival la estadounidense Boeing. Airbus ha mejorado sustancialmente su rendimiento de años anteriores. A pesar de sufrir un revés en Estados Unidos en el multimillonario contrato del avión nodriza destinado al Pentágono, Airbus vuelve a la carga ofertando un A380 para servir al entrante presidente Obama como Air Force One.

Mientras, la reestructuración sigue adelante. Airbus sigue reduciendo sus costes operativos mediante la subcontratación, mientras ha logrado una mejor protección frente a la volatilidad en el tipo de cambio del euro.

Durante 2008, Airbus entregó 30 más que en 2007. Esta cifra se alcanza al entregarse 386 aviones de la Familia A320, 85 del modelo A330/A340, y 12 unidades del A380. La recepción de pedidos ha sido significativamente fuerte en un año difícil. En total, Airbus consiguió 777 pedidos netos (900 pedidos nuevos en bruto), valorados en 100.000 millones de dólares a precios de catálogo, o el 54% del mercado de aviones de más de 100 plazas. Entre ellos se incluyen 472 aviones de la Familia A320, 138 aviones de largo alcance (A330/A340) y nueve A380. El recientemente lanzado A350 XWB consiguió 163 pedidos nuevos, incrementando el total hasta 478 por parte de 29 clientes, lo que le convierte en el avión de venta más rápida en la historia de la aviación. Al final de 2008, Airbus había incrementado su cartera de pedidos pendientes de entrega hasta un nuevo máximo de 3.715 aviones. Esta cifra subraya la fuerte y continuada demanda de los productos Airbus.

El programa de renovación de Airbus Power 8, superó de nuevo los objetivos por segundo año consecutivo, consiguiendo ahorros de costes de alrededor de 1.300 millones de euros. Los ahorros están a mitad de camino del objetivo de 2010 y Power 8+ añadirá otros 650 millones de euros de ahorro para 2012.

Durante 2008, Airbus también ha completado con éxito su estrategia de aeroestructuras. El antiguo centro de Airbus en Laupheim y la unidad de fabricación de Filton han sido vendidos a socios de primera categoría. Los centros alemanes de Nordenham, Varel y Augsburg fueron fusionados en Premium Aerotec, y los centros franceses de Meaulte y St. Nazaire Ville en Aerolia. Las dos compañías comenzaron a operar el 1 de enero de 2009. Estas empresas están bien posicionadas para convertirse en actores principales en el mercado global. Estas desinversiones y reestructuración permiten a Airbus concentrase en sus actividades básicas de arquitecto e integrador de aviones, mientras que las inversiones de capital, riesgos y beneficios en el desarrollo de nuevas tecnologías aeronáuticas, están compartidos.

"Todos sabemos que 2009 será un año lleno de muchos retos para la industria aeronáutica. En Airbus estamos preparados y confiados: Nuestro equipo de dirección está en sintonía, nuestros trabajadores motivados de nuevo, la integración progresa bien y tenemos una sólida base financiera gracias a nuestros programas de mejora, la prudente gestión de la producción y la liquidez, y nuestra fuerte cartera de pedidos pendientes", dijo el presidente y CEO de Airbus, Tom Enders.



Durante 2008, Airbus entregó 30 más que en 2007

La constructora aeronáutica Boeing redujo sus beneficios el pasado año a 2.700 millones de dólares, lo que supone un descenso del 34%. La compañía atribuyó tal reducción a la huelga de sus trabajadores. En el último trimestre de 2008, los ingresos se redujeron un 27% hasta 12.700 millones de dólares, debido principalmente a los efectos de la huelga que disminuyó las entregas de aviones comerciales en 70 unidades aproximadamente y redujo los ingresos en aproximadamente 4.300 millones de dólares.

Los ingresos en el último año del grupo estadounidense cayeron un 8% hasta los 60.900 millones de dólares.

¿Puede la nieve cerrar el quinto aeropuerto más importante de Europa?

EL pasado 9 de enero Madrid amaneció nublado y con ganas de empezar a nevar. Algo infrecuente en la capital de España, pero no descartable del todo en pleno invierno. La nieve cayó copiosa según avanzaba la mañana y a las 11 horas las autoridades del Ministerio de Fomento y de Aena decidieron cerrar el aeropuerto internacional de Madrid-Barajas, el de mayor tráfico aéreo de España y uno de los primeros de Europa.

Una decisión como el cierre del aeropuerto de Barajas no ocurría desde hacía más de doce años, exactamente, desde el 10 de diciembre de 1996, en que una máquina perforó los cables que suministran la energía eléctrica indispensable para la operatividad del aeródromo.

Ese día se confabularon todos los astros de la mala suerte. Una perforadora de las obras de ampliación de Barajas seccionó un cable, causó un espectacular incendio y dejó sin fluido eléctrico todo el aeródromo; el apagón afectó u obligó a desviar 299 vuelos. Un total de 30.000 pasajeros se vieron perjudicados: unos no pudieron aterrizar, miles tuvieron que volver a casa y cientos se resignaron a hacer noche a la fuerza en la capital de España.

El escándalo político y mediático fue descomunal. Durante semanas titulares de periódicos de ámbito nacional se cebaron sobre los gestores de Aena y del aeropuerto madrileño y la oposición no dejó de exigir dimisiones.

En aquella ocasión se trató de un suceso absolutamente imprevisible. El aeropuerto madrileño no tenía entonces ni la mitad del tráfico actual y su cierre fue por un tiempo menor que ahora. Pero lo ocurrido el pasado 9 de enero tiene escasos precedentes. Ni los más viejos del lugar recuerdan que una nevada provocara el cierre del aeropuerto madrileño durante cinco horas, obligando a cancelar 571 vuelos de los 1.123 programados para ese día y desviar 62 aviones a otros aeropuertos, dejando absolutamente tirados a unos. 45.000 viajeros.

¿Puede una nevada de escasos centímetros de espesor clausurar durante cinco horas un aeropuerto internacional de primer nivel en pleno siglo XXI?

La ampliación del aeropuerto madrileño ha supuesto diez años de obras y una inversión de unos 6.000 millones de euros, es decir, un billón de las pesetas de cuando empezaron los trabajos. Barajas ha sido premiado y reconocido internacionalmente como uno de los mejores aeropuertos del mundo. ¿Cómo es posible que tenga que ser cerrado ante una nevada nada extraordinaria de invierno? ¿Es esto normal en los grandes aeropuertos europeos?



Aviones de Iberia bajo el temporal de nieve que vivió Madrid a primeros del mes de enero.

El Gobierno asegura que sí, que la medida fue correcta y adecuada y que esto es común en otros aeropuertos. No opinan así los expertos consultados por actualidad aeroespacial.com, quienes coinciden en criticar el cierre del aeropuerto y rechazar la explicación gubernamental sobre dicho cierre.

Para los técnicos consultados, Barajas tiene cuatro pistas de 4 kilómetros de longitud y 60 metros de ancho. La maquinaria requerida para unas pistas de estas dimensiones no son como los quitanieves de carreteras. Son máquinas

Pasa a página siguiente

Viene de página anterior

muy costosas y que requieren un personal cualificado y entrenado. Tal vez, en su día, ante las estadísticas meteorológicas y el cálculo de probabilidades de una eventual nevada infrecuente y escasa, se descartó la adquisición de esos equipos tan caros y la contratación del personal adecuado para su funcionamiento.

En aeropuertos del Norte y Centro de Europa donde el invierno acostumbra a nevadas copiosas, situaciones como éstas son frecuentes. Cuentan con la maquinaria precisa y el personal está debidamente adiestrado. Pero en Madrid, estadísticamente, la nieve es un meteoro de visita menos frecuente. De ahí que en su día los responsables optaran por el ahorro y prescindir de esos costes.

"Puede estar justificado, pero muy mal explicado", dijeron algunos de estos técnicos al referirse a la explicación del Gobierno. Incluso apuntaron que el problema del día 9 de enero no estuvo sólo en la nieve de las pistas del aeropuerto. Los propios accesos a Barajas quedaron bloqueados por el tráfico. Las máquinas quitanieves apenas pudieron avanzar colapsadas por los vehículos parados.

¿Fue, pues, adecuada y correcta la decisión de cerrar el aeropuerto? Evidentemente, no, a juicios de los expertos consultados por Actualidad Aeroespacial. Lo que ello pone de relieve es que el aeropuerto de Barajas, a pesar de su voluminosa inversión, de su ampliación y sus servicios, no está preparado para hacer frente a un temporal de nieve.

Y lo que es más grave: puede volver a repetirse en cualquier momento del presente invierno.



La vicepresidenta primera del Gobierno, María Tersa Fernánde de la Vega (derecha), y la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez.

Para el Gobierno, "el cierre de Barajas fue una medida acertada"

EL Consejo de Ministros del pasado día 16 de enero recibió un Informe de la vicepresidenta primera del Gobierno sobre la situación creada por la tormenta de nieve que afectó severa y especialmente a la Comunidad Autónoma de Madrid y de manera especial al aeropuerto de Barajas el día 9 del mes pasado.

El Informe, para el que se recabó información de los nueve Departamentos que de un modo u otro intervinieron en los diferentes escenarios, tiene un fin específico: evitar que situaciones como las sufridas por los ciudadanos el 9 de enero puedan volver a repetirse. El Informe describe con precisión la secuencia de los hechos, que tuvieron su origen en la fuerte nevada que empezó a caer sobre Madrid en torno a las 8 de la mañana, una nevada cuyas consecuencias no se pudieron prever con los protocolos en vigor hasta pocos minutos antes de que ocurriera. Ello es debido a que las predicciones meteorológicas sólo permiten determinar, con muy escaso margen de anticipación, un fenómeno meteorológico que se comporta de modo impredecible como la borrasca fría que afectó a la capital de España. La secuencia de hechos así lo indica.

Las predicciones meteorológicas de la Agencia Estatal de Meteorología del 8 de enero avisaban de precipitaciones en forma de nieve de dos centímetros de grosor y preveían temperaturas de cuatro grados bajo cero. Estas predicciones implicaban, dentro de la escala elaborada por la propia Agencia, un nivel de riesgo amarillo; es decir, se estaba ante una situación de preemergencia, que por si misma no conlleva medidas de actuación, sólo de alerta.

Sin embargo, hacia las 7 de la mañana del día 9 los servicios meteorológicos detectaron que la borrasca arreciaba y variaba rápida e inesperadamente de dirección, lo que motivó que a las 7.30 la Agencia de Meteorología modificara su predicción inicial y anunciara nevadas de siete centímetros, elevando el código amarillo al nivel naranja, es decir, al nivel a partir del

cual se activan los protocolos de actuación.

Por lo tanto, la situación puso de manifiesto que, en gran medida, fue la excesiva rigidez del automatismo entre el nivel naranja y la activación de protocolos lo que impidió que se adoptaran las medidas preventivas con suficiente antelación.

Cuando, a partir de las 7.30 de la mañana, se activaron los dispositivos de respuesta, era ya tarde para adoptar decisiones que hubieran minimizado las consecuencias de la nevada. Muchos miles de ciudadanos habían salido ya a las carreteras o se dirigían al aeropuerto. Lo sorpresivo de la nevada por su cambio de rumbo e intensidad, la densidad del tráfico en Madrid en hora punta, la circulación de vehículos pesados y la paralización en el atasco de las máquinas quitanieves colapsaron la circulación.

Esta situación afectó de manera muy especial al aeropuerto de Barajas. La dureza de la nevada obligó, por razones de seguridad, a cerrar el aeropuerto unas cinco horas, desde las 11 hasta las 16 horas. Tuvieron que cancelarse 571 vuelos de los 1.123 programados para ese día y se desviaron 62 aviones a otros aeropuertos; 45.000 viajeros se vieron afectados.

Cuando se abrieron, primero, dos pistas y, después, las dos restantes, las compañías no disponían de aviones ni de tripulaciones suficientes para hacer frente al gran número de viajeros cuyos vuelos habían sido cancelados o retrasados.

Ante la previsión de que se dieran temperaturas bajo cero que helasen la nieve, y para permitir que los ciudadanos pudieran acceder o salir del aeropuerto, Aena solicitó ayuda al Ayuntamiento de Madrid y a la Unidad Militar de Emergencias, que desarrollaron labores de limpieza en los accesos al aeropuerto y salidas del aeropuerto y, posteriormente, en las plataformas de estacionamiento de las terminales.

El Informe que vio el Consejo de Ministros determina que cerrar el aeropuerto fue una decisión acertada y correcta, primando, por encima de todo, la seguridad de los pasajeros. Sin embargo, también puntualiza que falló la comunicación a los usuarios, ya que los viajeros no tuvieron información ni clara ni puntual de los retrasos o de las cancelaciones de sus vuelos, información que han de suministrar al aeropuerto las compañías aéreas.

Por otra parte, el conflicto de Iberia agravó los problemas, ya que la mayoría de las cancelaciones provino de esta compañía.

En consecuencia, el Consejo de Ministros adoptó, entre otras decisiones, reforzar los derechos de los usuarios. Con ese fin, habrá más inspecciones de la Agencia Española de Seguridad Aérea a las compañías aéreas para defender los derechos de los pasajeros. También se crearán en los principales aeropuertos Ventanillas Únicas de Atención al Cliente en las que los viajeros podrán presentar todas las quejas y reclamaciones que estimen pertinentes. Igualmente, se elaborará un protocolo de actuación para las denuncias.



tecnatom, s.a. Group



Avda. Montes de Oca, 1 - 28703 SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES MADRID (SPAIN)
TELÉFONO: 91 659 86 00 FAX: 91 659 86 77
E-mail: correo@tecnatom.es
www.tecnatom.es

TECNATOM RECIBE NUEVOS CONTRATOS DE EQUIPOS DE INSPECCIÓN ULTRASÓNICA PARA COMPONENTES AERONÁUTICOS, BASADOS EN LA TECNOLOGÍA MÁS AVANZADA.

La empresa SK10 Andalucía adjudica a TECNATOM el suministro de un sistema de inspección para componentes aeronáuticos, que se instalará en su factoría de Bahía de Cádiz. El sistema consiste en un pórtico con 6 grados de libertad y sistema de inspección ultrasónico Phased Array de 128 canales. Además incorpora un software para la detección automática de defectos.

Asimismo, AIRBUS adjudicó a TECNATOM la actualización de dos sistemas de inspección ultrasónica, conocidos como MAMUT, que están instalados en su factoría de Illescas. Se les incorporará tecnología Phased Array en sustitución de la previamente existente. La inclusión de un cargador automático de distintos cabezales ultrasónicos permitirá el uso de una sola máquina en la inspección de piezas muy diversas, sin interrupción de la cadena productiva.





PRESENCIA DEL GRUPO TECNATOM EN FERIAS INTERNACIONALES SOBRE ENSAYOS NO DESTRUCTIVOS (END)

TECNATOM ha participado en la 17 Conferencia Mundial de Ensayos No Destructivos (17WCNDT) celebrada del 26 al 28 de Octubre de 2008 en Shangai. La ocasión ha servido para presentar públicamente, la empresa CITEC, Joint Venture creada de TECNATOM y un importante grupo energético chino. El stand fue visitado por numerosos fabricantes chinos de componentes aeronáuticos en material compuesto, interesados en la experiencia que TECNATOM acumula en el desarrollo de estos equipos de inspección, suministrados a EADS, Airbus y suministradores de Boeing. Asimismo, a lo largo del año 2009 en grupo TECNATOM continuará con su participación en diversos eventos relacionados con END, con stand y ponencias, donde informará sobre sus más recientes desarrollos y productos. Entre las mismas se encuentran Aerospace Testing Exhibition, que se celebrará en Munich en Abril,y los JEC Composites Show y Le Bourget-Air Show, que se celebrarán en París en Marzo y Junio, respectivamente.